

EDITORIALES

Competencia
entre puertos

Barcelona lidera un foro que impulsa el eje mediterráneo interior, por Madrid y Zaragoza

La posición de dominio del Puerto de Valencia en el Mediterráneo es codiciada, como es lógico, por todos sus competidores. Incluso en España, Barcelona y Algeciras (que le supera en términos absolutos pero gracias a la mercancía de tránsito, es decir, la que no se genera o se queda en las propias instalaciones) aspiran a un liderazgo que ha costado conseguir mucho tiempo y no pocas inversiones. En esta situación, la ejecución de obras de infraestructura que juegan un papel estratégico, como el corredor mediterráneo, desempeña un papel fundamental a la hora de que la balanza –las compañías navieras– se inclinen por un punto de la geografía o por otro. Pero en el caso catalán, Barcelona juega con ventaja. En primer lugar, con la ventaja política de su permanente desafío al Estado, de su eterna queja por una supuesta discriminación que lleva al Gobierno de turno a atender sus reclamaciones antes que las de los demás, incluso cuando los límites del marco constitucional son ampliamente superados. El mismo Gobierno que promueve simposios titulados ‘España contra Cataluña’ firma con el Ministerio de Fomento un convenio para el acceso ferroviario al Puerto de Barcelona. Con una mano protesta, con la otra recibe. Y al mismo tiempo, y mientras los principales actores políticos, sociales y económicos de la región vecina respaldan y reclaman el eje mediterráneo, su puerto lidera estos días un foro destinado a impulsar la variante interior del corredor, es decir, la que discurre por Madrid, Zaragoza y Tarragona hasta enlazar con la ciudad condal. Es lo que se llama encomendarse a todos los santos con la confianza de que alguno obrará el milagro... Esta alternativa también sirve los intereses de Barcelona, que en todas las opciones sale beneficiada. Por contra, Valencia, habitualmente a la cola en inversiones de infraestructuras, depende en exclusiva de la variante por el litoral, mientras ve cómo el Gobierno se desentiende de su comunicación con Zaragoza. Las administraciones valencianas deberían hacer fuerza para evitar que proyectos clave acaben lanzando el Puerto de Barcelona en detrimento del de Valencia. Con lealtad al Estado pero con firmeza.

Rajoy, los valencianos te
condenamos al ostracismo

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

DIRECTOR-GERENTE DE LA CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNITAT VALENCIANA

Cuenta la historia que los griegos, el primer mes de cada año, reunidos en la plaza pública el cónclave de notables, escribían sobre los pedazos de cerámica inservibles –llamadas Ostracas– el nombre de la persona que en el año ya vencido, por sus actitudes, agravios y ofensas para con sus conciudadanos, debería ser obligada a alejarse temporal o indefinidamente de la ciudad. De aquella práctica ateniense deviene la palabra ostracismo, en su acepción de alejamiento al que sometemos a la persona ‘non grata’ para la comunidad.

En la Comunidad Valenciana, tradicionalmente desprendida, tierra de acogida y hospitalaria, no hemos tenido que esperar al fin de la legislatura –sólo llevas dos años de mandato–, Presidente Rajoy, para declararte persona ‘non grata’ y condenarte al ostracismo, temporal o indefinido, de ti depende, y de tus cambios rotundos de actitudes con la Comunidad Valenciana, el resto de la legislatura.

Una tras otra, y ya son innumerables, las decisiones que tomas van siempre en contra de los habitantes de la Comunitat. Me referiré solamente a las últimas afrentas.

El pasado noviembre, la UE transfirió al Reino de España 1.350 millones de euros destinados a mejorar los cursos y planes de formación profesional y favorecer la inserción laboral y políticas de empleo activo, al liderar España las mayores tasas de paro de Europa. A la Comunidad Valenciana, líderes en paro (547.360 personas al 31 diciembre), se nos asignan 132’5 millones de euros, a ra-

zón de 232’80 euros por parado, frente a Asturias, que le asignan 410’7 euros; Galicia, 403’7; Extremadura, 336’5; o Andalucía, a 298’5. Nuevamente, somos los últimos en el reparto. Frente a una media nacional de 281’30 euros por parado, los nuestros, gracias al Gobierno de Rajoy, o recibirán peor formación o de menor duración.

Otro ejemplo: la Eurocámara aprobó definitivamente las Redes prioritarias de Transporte de la Unión Europea para el periodo 2014-2020, dotadas de 23.000 millones de euros. En su reglamento recoge los listados de proyectos. El mismo detalla las obras del eje mediterráneo (Almería-Budapest) e incluye para la Comunidad Valenciana el tan cacareado tercer carril, adaptando el actual trazado al ancho UCI. Evidentemente, entre Castellón-Tarragona se mantiene la vía única, simultaneando en el trazado mercancías y viajeros. En toda Cataluña, ¡cómo no!, hay prevista, y ya en ejecución al 75%, doble vía de ancho europeo UCI hasta la Francia, con separación de tráfico de mercancías y viajeros AVE.

También detalla las obras que recoge el eje atlántico, pero, ¡oh sorpresa!, bajo el epígrafe ‘Otros tramos europeos de la Red Básica’ incluye a petición del Ministerio de Fomento español los trazados

AVE Coruña-Vigo-Palencia y el Gijón-Palencia, así como el AVE Madrid-Coruña, actualmente en ejecución, por ser todos ellos un ‘cuello de botella’ y solicitamos cofinanciación al 30% de los fondos europeos.

Sepamos que estas actuaciones forzadas y coladas in extremis por Rajoy y la ministra Pastor, gallegos ambos, restan recursos económicos al eje mediterráneo (financiado al 40%) pese a la evidente mayor rentabilidad económica de nuestro transporte de mercancías, frente a aquellos AVE, y condenan a la Comunidad Valenciana a tener de por vida ese apaño de tercer carril.

Debemos preguntarnos: ¿acaso no es un ‘cuello de botella’ el túnel del Cabanyal, único ‘cordón umbilical’ que une el sudeste español (con su capacidad exportadora) y Valencia con Cataluña y Europa? ¿No es un ‘cuello de botella’ y ‘fondo de saco’ la actual estación término de Valencia? ¿Para cuándo accederán en subterráneo las cercanías, larga distancia y AVE a la estación de Valencia? ¿Si no contamos con cofinanciación europea cómo pensamos

acometer el proyecto del Parque Central? ¿Con las vías del ferrocarril cruzándolo en superficie? ¿Para cuándo el acceso norte al Puerto?

En agosto de 2011, el ministro José Blanco inauguró la Estación provisional de AVE de Vigo (Guixar) y la Ministra Pastor está ejecutando ya la definitiva, subterránea, Vigo-Urzaiz, con proyecto del arquitecto Thom Mayne, premio Pritzker, con un túnel de acceso de 8’2 kilómetros que liberará para la ciudad 600.000 metros de parque. Finalizará en 2015.

Atrás quedan los Presupuestos Generales del Estado para 2014, que en inversión regionalizada nos asigna 605 millones de euros a la Comunidad Valenciana (121’40 euros por habitante) y que suponen 88’15 euros menos que la media española. Que venimos de los pasados Presupuestos de 2013, que con 659’55 millones de euros, cada valenciano recibió 96’60 euros menos que la media del resto de los españoles. ¿Seguimos? Así llegamos al déficit de inversión de 6.540 millones de euros que la Comunidad Valenciana soporta desde el año 2000, de los cuales Rajoy es directamente responsable en sus dos años de legislatura de 920 millones.

Rajoy, los valencianos esperábamos que resolviera nuestros problemas reales: falta de financiación, déficit en inversiones productivas; paro; y falta de crédito a empresas y hogares por parte de la banca, a la que todos hemos salvado con nuestros impuestos y deuda pública. Por contra, Montoro se permite ningunear y despreciar con aire chulesco a nuestro presidente, que solicita para los valencianos un anticipo de 1.500 millones.

Rajoy te queda media legislatura. De ti depende que el ostracismo al que hoy te condenamos los ciudadanos de la Comunidad Valenciana sea indefinido o temporal.

